

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

SENADO

SECRETARIA

XLIIIa. LEGISLATURA
CUARTO PERIODO

COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 2320 DE 1993

AGOSTO DE 1993

COPIA DEL ORIGINAL
SIN CORREGIR

- UNION NACIONAL DE OBREROS Y TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
Situación de los trabajadores de la ex empresa ONDA

- GRUPO 12 URUGUAY
Funcionamiento de la Terminal Tres Cruces

- ASOCIACION DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE CARGAS
Reglamento sobre habilitación de empresas prestatarias de servicios portuarios

---

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 11 DE AGOSTO DE 1993

ASISTENCIA

Preside	:	Señor Senador Carlos Bouzas
Miembros	:	Señores Senadores Wilson Elso Goñi y Dante Irurtia
Invitados especiales	:	Señores Subsecretario de Trabajo y Seguridad Social, doctor Ricardo Reilly y señor Director Nacional de Trabajo, doctor Gonzalo Irrazábal. Señores Representantes del GRUPO 12 URUGUAY y de la Asociación de Propietarios de Vehículos de Carga: Raimundo Abella, Jesús Amorín, Ricardo Arab, Pablo Kaderjoulos, Enrique Laguarda, Pablo Nossar, Carlos Patrón, Carlos Placeres y José Sotelo
Secretaria	:	Señora María Reina Galáin
Ayudante de Comisión	:	Señora Teresa López Amy

lt.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 40 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas recibe en el día de hoy al señor Subsecretario del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, doctor Reilly y al señor Director Nacional de Trabajo, doctor Irrazábal. Nuestra invitación ha surgido a raiz de un planteamiento efectuado por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, referido a la situación que viven los ex funcionarios de la empresa ONDA que fueron absorbidos por otras empresas. De acuerdo con denuncias efectuadas por el sindicato, algunos de estos trabajadores están siendo objeto de persecución o de sanciones arbitrarias por parte de las empresas "absorbentes".

Seguramente ustedes habrán recibido ya la versión taquigráfica de la sesión de la Comisión en la cual estuvo presente una delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte. De todas maneras, quiero decir que dispongo de una síntesis de esa Acta que me gustaría leer a continuación.

- existe un compromiso, de fecha 14-8-91, por el cuál las empresas que fueran adjudicatarias de las licitaciones, debían absorber 6 operarios y dar U$S 4.200 por unidad necesaria al cumplimiento de los servicios.

- algunas situaciones quedaron pendientes como el caso de los servicios de conexiones internacionales entre Montevideo y Buenos Aires, entre Montevideo y Córdoba, Montevideo y Porto Alegre, y Montevideo y San Pablo.-

- los servicios realizados para conexiones internacionales no absorbieron personal de ONDA.- No lo hicieron los que están cubiertos en el momento por las empresas COT y CITA a Buenos Aires.- Los que se están cumpliendo en forma transitoria entre Montevideo y Córdoba por la empresa CORA, tampoco lo hicieron.-

- en ese compromiso los trabajadores aceptaron que se suprimieran algunos turnos en determinadas líneas, como una concesión dentro de las negociaciones.- Actualmente la administración maneja la posibilidad de ampliar algunos de los servicios que los trabajadores habían accedido en suprimir.

- dentro del articulado del mencionado convenio se estipula: "el personal absorbido sólo podrá ser despedido por justa causa.- Si se constatare judicialmente el incumplimiento de la obligación anterior se entenderá que se ha configurado despido abusivo del trabajador.-"

- en ONDA eran 1338 funcionarios, pero cuando se llamó a licitación y se asumieron los compromisos correspondientes, se entendió que sólo 540 podían ser absorbidos.-

- al 18 de marzo fueron absorbidos 441 trabajadores, quedan 897 sin absorber.-

- Varios de los trabajadores absorbidos están siendo despedidos en algunas de las empresas ganadoras de la licitación.

- en las empresas que no cesaron funcionarios, lo que hicieron fue llegar a un acuerdo y les pagaban un despido de U$S 1.000, por lo tanto, compraban esa plaza.-"

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

Se planteó si existía alguna posibilidad de disponer del dinero recaudado por parte de los trabajadores no absorbidos. En cuanto a esto, se explicaba que si un trabajador cobra este dinero, perdería el derecho a ser absorbido. Por lo tanto, si pierde este derecho, no podrá cobrar ese dinero. Entonces, habría que esperar a que se culmine con las adjudicaciones de las líneas Alegre- San Pablo así como las de Buenos Aires y Córdoba, con el fin de saber cuántos trabajadores podrían cobrar esa suma de dinero.

En lo que a nosotros respecta, realizamos algunos planteos para saber si era posible llevar a cabo una entrega que posteriormente fuera reversible, como préstamo u otra forma similar. En relación con ello, los propios representantes del sindicato nos aclararon que un trabajador que cobre ese dinero, en caso de que tuviera que devolverlo, no tendría la posibilidad de hacerlo. En consecuencia, se pensó que lo único posible sería transformar esa cuenta de dólares a Unidades Reajustables con el fin de no perder su poder adquisitivo ya que esto sucede en nuestro país.

Según me informó el Director de Transporte y Obras Públicas, doctor Moratorio recién se están

instrumentando los pliegos para el llamado a licitación de la línea Buenos Aires. Por lo tanto, esta situación se prolongaría unos meses más.

Aprovecho esta ocasión para informar tanto al señor senador como al señor Subsecretario del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social con el fin de que, si es posible ese cambio, nos pusiéramos de acuerdo.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Es mi intención brindar a los señores senadores las disculpas del señor Ministro por no poder concurrir debido a sus ocupaciones. El ha delegado en nosotros la responsabilidad de tratar el tema. Entonces, procuraremos suministrarles la mayor información posible.

En lo que nos es personal, junto con el doctor Irrazabal participamos en su momento en el proceso que llevó a esta solución al producirse la crisis definitiva de la empresa ONDA.

La situación se tornó sumamente difícil ya que ONDA era, al igual que PAN AMERICAN en los Estados Unidos, un símbolo nacional. Los propios trabajadores sentían cómo caía algo que parecía pertenecer a sus propias almas, lo que daba un carácter muy especial. Existían dos temas; uno relativo netamente al transporte, que debía ser resuelto por la Cartera correspondiente y el otro relacionado con el aspecto laboral, donde no era fácil encontrar soluciones. Nos encontrábamos con haberes salariales adeudados con atrasos considerables que no contaban con ninguna

posibilidad de cobro, así como con personas que perdían su trabajo de la noche a la mañana. En el marco de las negociaciones que se llevaron a cabo con los representantes del transporte, las organizaciones sindicales, el PIT-CNT y el Ministero de Trabajo y Seguridad Social, fue que surgió esa solución final. Se procuró contemplar diversas circunstancias para atenuar el impacto de la situación. Una de ellas fue que se jubilaran quienes estaban en condiciones de hacerlo; otra, que seis empleados fuesen reubicados, cuando se produjo la adjudicación correspondiente de las nuevas líneas. Incluso, posteriormente la Intendencia de Montevideo adoptó esta solución en los casos de las empresas COPTROL y COTSUR. Quiere decir que esta alternativa sirvió de ejemplo para situaciones similares.

Como se advertía que no toda la gente que trabajaba para la empresa ONDA -- empresa que había entrado en crisis entre otros motivos por la ineficiencia y exceso de personal-- tenía salarios adeudados, el mecanismo que se siguió fue esa solución de un aporte en dólares destinado a un fondo en el Banco de la República, para lo que se creó una Comisión administradora de los fondos. Todo esto surge de los pliegos de licitación.

Los problemas, tal como se han planteado recientemente, tienen que ver con la posibilidad de que se vaya adelantando dinero de este fondo, porque sería absurdo que alguien cobre, mutilándosele así la oportunidad de reingresar a trabajar. Esto hace que estemos empantanados, y que el camino final de solución de los problemas más grandes sea que se adjudiquen de una vez por todas las líneas pendientes, acelerando las gestiones administrativas correspondientes.

En cuanto al otro aspecto señalado, relativo al sistema de despidos, se había planteado la inquietud por parte de los trabajadores en el sentido de que podrían ser despedidos luego del reingreso a sus tareas. Al respecto, debemos indicar que en el Uruguay existe un régimen de despido no causado, por el cual el empresario puede despedir a un trabajador sin expresión de causa, pagando la indemnización correspondiente. En este caso, tomamos una medida técnicamente válida, estableciendo que el despido debe ser causado, lo que significa que a estos funcionarios que ingresan a las empresas no se les podrá liquidar los haberes y cesarlos en sus tareas. Por el contrario, se les deberá señalar la causa del despido, como por ejemplo, que estaba manejando en estado de ebriedad o que cometió otra falta grave que lo justifica.

Por otra parte, la referencia a la expresión "despido abusivo" tiene su sentido porque, si bien no está consagrada legalmente, cuando un empresario se excede en este derecho es castigado con una sanción jurisprudencial determinada por el Juez, mucho más grave que la pena común. De manera que como no podíamos asegurar al estabilidad laboral, por lo menos recurrimos a un sistema más fuerte que proporcione al

trabajador la garantía de que no se lo tomará por mero compromiso y luego se lo va a despedir. Para hacerlo, debe existir una causa porque, de lo contrario, el empleador corre el riesgo de una sanción indemnizatoria más grave a través de un proceso judicial.

Este sistema tiene sus pros y sus contras porque el mercado laboral dentro del transporte de pasajeros admite un determinado número de trabajadores, que no se puede aumentar por disposición administrativa. Por lo tanto, desde el momento en que se tomaron estas medidas, muchos empresarios señalaron que se iba a producir la pérdida de puestos de trabajo, incluso de funcionarios que estaban cumpliendo con sus actividades en ese entonces. En ese sentido, la solución contenida en los pliegos fue objeto de una notoria impugnación por parte de las empresas del ramo, aunque finalmente se confirmaron los actos administrativos que la motivaron.

En cuanto a incumplimientos de diversa índole, como por ejemplo, que no se reingrese a los trabajadores, que se les persiga u otras situaciones similares, debemos señalar que en estos casos el Ministerio es receptivo. En ese sentido, las condiciones del pliego en materia laboral tienen el valor de una norma, por lo que de constatarse infracciones, se podrá intimar su cumplimiento e, incluso, proceder a aplicar la sanción correspondiente. Esto se lleva a cabo por medio de la Inspección del Trabajo que, una vez detectado el hecho, puede pasar a la acción represiva por la vía sancionatoria.

En relación con los casos específicos que aquí se han mencionado, cedo la palabra al Director General de Trabajo, quien podrá realizar un análisis más exhaustivo.

SEÑOR IRRAZABAL.- Hace unos meses concurrimos junto con el señor Ministro a la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social, donde se nos manifestó que la delegación de la UNOT les había trasmitido las preocupaciones que existen en ese sector. Al respecto, me remito a lo que indicamos en aquella oportunidad. En cuanto a las denuncias formuladas por los trabajadores que concurrieron a dicha Comisión --que constan en la versión taquigráfica--, debemos recordar que no se animaban a decir el nombre de la empresa por miedo a ser reprimidos e incluso despedidos. En ese sentido, es prácticamente imposible para el Ministerio controlar una infracción a partir de una denuncia en la que no consta el nombre de la empresa. Si no contamos con los datos mínimos para confirmar la infracción --que incluso pueden ser brindados sin la firma y el nombre del autor de la denuncia--, nuestra tarea resulta bastante difícil.

En cuanto al tema inspectivo en materia de transporte, debemos señalar que ofrece ciertas dificultades, ya que en el caso de una industria, el inspector que llega a una planta que se encuentra en plena producción, puede verificar la situación de los trabajadores, su normativa, las planillas, etcétera, fiscalizando y controlando el ciclo productivo, la condiciones ambientales. También se puede efectuar las consultas pertinentes en cuanto a horarios y retribuciones, realizando un relevamiento concreto de la actividad del trabajador. Sin embargo, en el ámbito del transporte, la inspección es muy difícil porque se debe concurrir a una agencia que está diseminada en varias unidades y no a un local físico único. En este caso, se hará necesario un chequeo que puede insumir tres días, para fiscalizar los turnos, los horarios,

los descansos del personal y los relevos correspondientes. En consecuencia, aún contando con los datos necesarios, el trabajo es bastante complejo.

Con respecto a que no se otorgan los kilómetros necesarios, el laudo del transporte establece que existe un mínimo de kilómetros a adjudicar para cada trabajador. Aquellos que no cuenten con ese recorrido mímino, están en una situación de violación del laudo, tan grave como si no se les pagara lo establecido por la ley o el convenio vigente. Si un trabajador se encontrara en esta situación —que es una de las formas en que se denunció que eran sancionados—, lo primero que tiene que hacer es presentar el tema concreto y si se constata la violación del laudo, se hará la inspección correspondiente. A veces sucede que alguna empresa, como forma de sanción --no específicamente a los trabajadores de ONDA--, cumple solamente el mínimo, mientras que cualquier conductor normalmente lo supera. En este caso entramos en un aspecto de difícil solución, porque la empresa está brindando las condiciones mínimas de trabajo, amparándose en un prinicipio legal.

En cuanto a la posibilidad de transferir el dinero a una cuenta más rentable, tengo en mi poder la publicación en el Diario Oficial de un pliego en el que aparece la obligación a cargo de la empresa adjudicataria de realizar un depósito en una cuenta del Banco de la República. En ese caso, no sé si se tendrían que cambiar, en primer lugar, las condiciones del pliego de las líneas que se están adjudicando. Pienso que esto debería ser evaluado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero eventualmente podría realizarse una impugnación porque no se cumplió con una de las obligaciones de la licitación.

Así, la empresa adjudicataria va a hacer lo imposible por depositar el dinero en el lugar que establece el pliego; si en éste se determina que el depósito se deberá hacer en el Banco República, así se hará. Entonces, parecería difícil que esto se hiciera después de la licitación, puesto que implicaría cambiar las condiciones del pliego posteriormente a la eventual adjudicación de aquélla. No creo que alguna empresa, salvo que tenga la garantía de que ninguna otra impugne o recurra esa adjudicación, lo vaya a hacer. Sí sería válida esta situación en caso de que no se haya extendido el pliego de alguna licitación.

SEÑOR PRESIDENTE.- La idea era más sencilla. Me explico. El dinero que ya está depositado en el Banco de la República, en moneda dólares, no pertenece a las empresas, puesto que éstas se desentienden del asunto una vez que cumplieron con su obligación de pagar. Seguramente, ahora el dinero debe estar administrado por los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Transporte y Obras Públicas así como también por los trabajadores que, de alguna forma, están representados. El tema, pues, era ver si se pueden reunir para resolver que ese dinero se trasladará al Banco Hipotecario, donde será depositado en Unidades Reajustables, habida cuenta de que transcurrirán muchos meses para que esté disponible en lo que hace a aquellos trabajadores que no han accedido a un puesto de trabajo.

Como bien se ha dicho, ya se ha determinado que hay que pagar U$S 4.200 por ómnibus. Quiere decir que la empresa cumple con su obligación de depositar-

los, y allí se acabó el problema.

SEÑOR IRURTIA.- Entiendo que esta cuenta es una realidad concreta, estatuida de modo muy específico, a los efectos de que las empresas que ya accedieron —y las que en el futuro lo harán— aporten de una manera determinada. Entonces, a mi juicio, el tema pasa por los alrededor de 1000 funcionarios de ONDA, de los cuales sólo 540 tendrían posibilidades ciertas de ser absorbidos. Seguramente, una gran cantidad de ellos --quizá por una decisión personal, o porque en la práctica así sucederá-- no serán absorbidos, con lo cual se verán privados de la posibilidad de utilizar estos fondos que ya existen.

Por consiguiente, pienso que sería muy importante que pudieran disponer de esos dineros en función de una futura reliquidación, lógicamente teniendo en cuenta los aportes que se harán a esta cuenta.

En resumen, repito que si algunos funcionarios deciden no ser absorbidos, tenemos que darle la posibilidad de disponer de lo que les corresponde de esta cuenta, por supuesto, actualizando los montos una vez que se redefina el tema, puesto que pensamos que no se resolverá a corto plazo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Confieso que tuve la misma inquietud y, según se me explicó, el problema radica en que aquél que manifiesta no querer un puesto de trabajo, también pierde el derecho a tomar lo que le corresponde del fondo. Este está disponible para quienes, queriendo trabajar,

no han podido acceder a un puesto. Esto es un poco como la pescadilla que se muerde la cola.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Creo que frente a situaciones de esta naturaleza hay que ser bastante pragmático puesto que, de lo contrario, es muy difícil encontrar una solución. Y, precisamente, el mecanismo instrumentado en este caso es producto de esta situación y tiene por objeto resolverla en forma puntual.

No obstante, me parece que podemos efectuar un estudio técnico a fin de que, por ejemplo, la Comisión sugiera al Poder Ejecutivo que los fondos sean depositados en el Banco Hipotecario y no en el Banco de la República, como se establece en los pliegos. Nos comprometemos a estudiar esa posibilidad, ya que parecería ser lo más beneficioso, en tanto que el Banco de la República no está pagando intereses, pero sí cobrando por la administración de ese fondo. Inclusive, es posible que podamos hacer la liquidación a aquellos trabajadores que renuncien a su derecho a ser absorbidos. En este caso, se trataría de un adelanto, en virtud de que hoy tenemos que tomar a todos los trabajadores no reabsorbidos como postulantes a la indemnización. El tema de manifestar la voluntad de no trabajar, podría eludirse fácilmente.

Quiere decir, pues, que nos comprometemos a estudiar ambos aspectos: por un lado, lo relativo a la transferencia de los fondos --sobre el cual creo que no habrá objeciones jurídicas-- y, por otro, a evaluar con nuestros representantes en la Comisión la posibilidad

de hacer una adelanto sobre la base de que, como dije, todos los que no han sido reabsorbidos sean candidatos a usufructuar dinero del fondo. Por supuesto, tendremos que ver cómo se documenta esto a efectos de que no choque con lo que planteaba el señor Presidente, en cuanto a que la renuncia al trabajo implicaría la pérdida del derecho. Obviamente, mantendremos informados a los señores senadores integrantes de la Comisión acerca de todas las gestiones que se hagan en el transcurso de los próximos días.

SEÑOR IRRAZABAL.- En cuanto a la transferencia de fondos, debemos señalar que es muy válida la aclaración hecha por el señor Presidente. El fondo tiene, de algún modo, una administración autónoma. En este sentido, en la cláusula 4ª del Estatuto inicial que se había elaborado, se establece que la Comisión que lo administra tendrá por cometido la resolución de todas las cuestiones suscitadas por la interpretación de las cláusulas. Quiere decir que ella puede resolver cómo se saldrá del paso en esta instancia. En consecuencia, coincido con el señor Subsecretario en cuanto a que podemos adelantar el trabajo en lo que hace a las cifras que se han colocado.

Respecto a la posibilidad del adelanto, como bien decía el señor Subsecretario, hemos recogido la preocupación planteada; pero también debemos manifestar que en el seno de la Comisión, que se integró con un representante de cada uno de los sindicatos que en aquel momento existían en la empresa O N D A, uno d e l Ministerio d e

Trabajo y Seguridad Social --que es quien la preside--, u n o del Ministerio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y otro de las firmas adjudicataarias, y ante la propuesta de algunos trabajadores en cuanto a la necesidad de distribuir ese dinero en función de las lógicas y razonables urgencias, se entendió que era imprescindible adjudicar hasta la última línea, según lo que allí se expresó.

Por lo tanto, la urgencia, la preocupación de algunos trabajadores en forma individual, en la Dirección Nacional de Trabajo, debería llevarse a sus representantes en la seno de la Comisión. Esta consideraba que, más allá de la urgencia, lo más importante era tratar de colaborar entre todos y expresar su preocupación al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a efectos de que agilizara este otro tema. Creo que estábamos estancados en ese tema porque, en definitiva, el Fondo lo administra la Comisión. Creo que ese dato corresponde a los primeros meses del año en curso, cuando se volvió a plantear el tema, y la Comisión formalmente así lo hizo. No sé si en este momento se ha propuesto nuevamente el asunto pero, timoneando un poco la inquietud de esta Comisión, podemos mediante oficio o por nuestra parte, plantearlo nuevamente.

Adelanto que a la transferencia de fondos la veo como algo positivo, probable y, en principio, a corto plazo.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Reitero que asumimos el compromiso de encauzar lo que se nos ha propuesto, que nos parece positivo, y los mantendríamos informados del asunto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si me permiten, aparte de lo último que se expresó y que ha quedado muy claro, recojo las palabras del señor Director Nacional de Trabajo en el sentido de que, en la medida en que la organización sindical habilite o instrumente la forma de canalizar las denuncias concretas, el Ministerio estará en condiciones de trabajar.

Sin embargo, hay un aspecto que, seguramente, pasó inadvertido. Precisamente, el sindicato denuncia que algunas empresas incentivan la

renuncia de aquellas personas absorbidas. Ellos dicen que en este caso se debe considerar como un compromiso no cumplido con esa gente a la que se compró la renuncia.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- El Presidente de esta Comisión, que es una persona que domina ampliamente los temas vinculados con la actividad gremial y laboral, sabe que cuando se instrumenta la renuncia, muchas veces, no queda constancia de la retribución. Prácticamente, es una forma histórica de elusión de toda la normativa laboral. Entonces, no es un tema fácil sino que, incluso, como abogados sabemos que la única alternativa para obtener una prueba es por convicción y por testigos. Es decir que habría que conseguir gente que dijera que le consta que le ofrecieron la renuncia pero, por el contrario no es fácil encontrar personal con ánimo de brindar su testimonio. Debemos tener presente que cuando las empresas son pequeñas, resulta más difícil llevar a cabo una actividad gremial, porque la presencia del dueño está muy próxima. Actualmente, muchas de las empresas que están operando en el transporte de pasajeros no tienen una gran envergadura.

Por lo tanto, de hecho, existe una serie de dificultades que puede complicar la investigación, pero estamos atentos y a la orden —como señalaba el señor Director Nacional de Trabajo— ante cualquier denuncia de que se está violando alguna norma en este sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Subsecretario de Trabajo y Seguridad Social y del señor Director Nacional de Trabajo. Asimismo, nos mantendremos en contacto para solucionar lo que se ha dicho que se puede instrumentar, a efectos de comentarlo con los

representantes de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte.

(Se retiran de Sala el señor Subsecretario de Trabajo y Seguridad Social y el Director Nacional de Trabajo)

(Entra a Sala la delegación del Grupo 12 Uruguay y APVC, Asociación de Propietarios de Vehículos de Carga)

La Comisión da la bienvenida a la delegación del Grupo 12 Uruguay y APVC, Asociación de Propietarios de Vehículos parte integrante de CUTA--, quienes en este momento nos hacen entrega de un memorándum, respecto a quejas que presentan para el futuro funcionamiento de la terminal de autobuses, emplazada en la zona de Tres Cruces, y al transporte automotor de carga afectado por la formación de grupos económicos colaterales de algunas agencias marítimas.

SEÑOR PLACERES.- Queremos agradecer la atención que los señores senadores nos dispensan pero, realmente la Confederación tiene algunos problemas inquietantes, que les queríamos presentar a fin de que nos ayuden en la búsqueda de soluciones.

Con respecto a la Terminal Tres Cruces, la gente del Grupo 12, Uruguay, hará la exposición de la problemática.

SEÑOR NOSSAR.- Estamos muy inquietos por el tema de la Terminal debido a que, en la reunión mantenida con quienes la construyen, se nos informó sobre cuál sería su funcionamiento. Repito que estamos muy preocupados, porque tenemos interés en operar en ella, pero, a la vez, pensamos que va a ser muy gravoso para las empresas, dado el alto costo operativo. Al respecto, el contador Lecueder nos manifestó que el costo de cada toque de autobuses, tanto para entrar como para salir, con pasajeros, iba a ser de U$S 7. Eso será sumamente difícil de soportar por parte de las empresas, pese a que va a incidir directamente sobre el precio de los pasajes. O sea, que el consumidor será quien pagará ese toque.

SEÑOR SOTELO.- Quiero decir que estamos muy preocupados por la operativa que nos demandará esta terminal, ya que los costos van a ser muy elevados para poder enfrentarlos. Si bien en un primer momento se planteó el trasladarlos al usuario, no vemos con buenos ojos esta idea, ya que se cometerían algunas injusticias, porque algunos pasajeros estarían pagando este "impuesto", sin usufructuar la obra de la Terminal.

Me refiero , justamente, a aquellos que viajan por distintos puntos del país, sin llegar a Tres Cruces. Reitero que pensamos que el transporte debe operar en conjunto. Hay una experiencia, como consecuencia de la resolución tomada por la Intendencia, que nos obligó a no operar en un área donde lo hacíamos desde hace más de cincuenta años. Ello causó, y aún sigue provocando, muchos perjuicios a los usuarios, quienes debieron trasladarse, con sus equipajes, a puntos que ni siquiera eran conocidos. De ahí nuestro interés de operar en conjunto. Sin embargo, pensamos que los costos que se nos han dado son excesivos y que va a haber empresas que no van a poder absorberlos, por lo que no podrán seguir funcionando. Si bien hoy se habla de trasladar esos costos al usuario --repetimos que pensamos que es injusto-- sabemos que, a corto plazo, eso no seguirá siendo así.

Lógicamente, el transporte de pasajeros, y aún el de carga, está pasando muchas dificultades. Esto es algo que no he descubierto yo, sino que lo dicen los hechos. Por lo tanto, queremos adelantarnos al problema, buscando soluciones a un tema tan complejo. Reitero que si bien pensamos que el operar en conjunto va a ser hasta casi imprescindible, algunas empresas medianas no va a poder enfrentar costos de U$S 15.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cómo se llega a esa cifra de U$S 15.000?

SEÑOR SOTELO.- Una unidad, al salir de la terminal, tendrá que pagar U$S 7, cosa que también deberá realizar al regresar. Si ahora, en temporada baja, sumamos las unidades que tocarían la terminal, notamos que muchas empresas verían incrementados sus costos mensuales en U$S 15.000.

SEÑOR ABELLA.- Debemos expresar que la terminal de ómnibus nos va a quedar chica. Obviamente, todas las empresas que conforman el Grupo 12 quieren operar en ella, pero, repito, vamos a tener problemas locativos.

Hemos sido recibidos por la Comisión integrada por el contador Lecueder y la gente de Gralado S.A., quienes nos han interrogado acerca de nuestras necesidades de espacio para poder calcular cuánto nos toca. Lamentablemente, no nos van a dar los lugares que solicitamos, sino sólo un escaso espacio, pues el área debe ser dividida entre todas las empresas.

Hemos calculado que en la terminal habrá alrededor de mil salidas y mil entradas, -s decir —más o menos dos— dos mil vehículos circulando constantemente. Esto no va a ser posible porque solamente habrá 33 andenes, que no alcanzarán para el cumplimiento de todos los horarios. Cabe destacar que en momentos pico hay muchos coches que en un mismo turno salen con hasta doce acoplados y, en situaciones normales, con dos o tres, por lo que, igualmente, tampoco se dará abasto. Si calculamos que cada operación de salida de un coche insume alrededor de 15 ó 20 minutos, un pasajero que tenga su boleto para las tres de la tarde, podrá salir, por ejemplo, a las cuatro. Todas estas son cosas que habrá que ir estableciendo después de que la terminal comience a funcionar.

Con respecto a los costos, podemos decir que la terminal de buses que está funcionando en la actualidad ha fijado una tarifa de $ 5, o sea, alrededor de U$S 1; sin embargo, la nueva terminal operará con

tarifas de U$S 7, lo que significa una diferencia bastante sustancial.

En la terminal de Tres Cruces va a funcionar un Shopping Center que tendrá un mercado asegurado gracias a las empresas de transporte que van a operar allí. Por lo tanto, éstas estiman que tienen derecho a obtener un beneficio, por ejemplo, haciendo que ese Shopping Center participe en los costos, como una manera de retribuir el mercado que se les aporta.

SEÑOR PLACERES.- Creo que sobre el tema de la terminal Tres Cruces, no tenemos más nada que agregar.

Ahora, desearíamos que el señor Arab, integrante del Consejo Directivo de la Confederación Uruguaya del Transporte y Secretario de APVC, hiciera referencia al transporte terrestre dentro del Puerto ya que, con los cambios que se han dado allí, se han suscitado problemas.

SEÑOR ARAB.- Hemos hecho llegar a ustedes un memorándum en el que se habla del transporte automotor de carga, afectado por la formación de grupos económicos laterales, que responden a agencias marítimas.

En setiembre de 1992 se aprobó el reglamento de habilitación para la prestación de servicios dentro del Puerto de Montevideo. En su Capítulo III expresa que a los efectos de garantizar la libertad de elección de los usuarios, tanto cargadores como navieros, a que se refiere la Ley Nº16.246, las empresas que deseen habilitarse para la prestación de los servicios portuarios a la mercadería, no podrán ser representantes ni agentes de empresas navieras.

Solicitamos audiencia con la Administración y con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y se nos expresó que como transportistas no teníamos porqué registrarnos como operadores y, ni siquiera como

transportistas y que todos los vehículos podrían seguir ingresando al Puerto. Sin embargo, las agencias navieras instrumentaron empresas que no sólo atienden la parte operativa dentro del Puerto sino que extienden su servicio a las cargas, sustituyendo al personal de ANSE. En ese sentido, formaron empresas de carga y descarga —o estiba y desestiba—, así como también de transporte, que responden a las mismas personas. Por lo tanto, nosotros creemos que han constituido grupos económicos.

Hemos sido atendidos por varias autoridades, a quienes expusimos esta problemática y se nos manifestó que, de acuerdo con lo escrito por Diego Roquero, argentino, en su libro "Introducción a la Economía", una economía sana debía estar compuesta por empresas jurídicamente separadas, pero que podían pertenecer a la misma persona. Nos hemos interiorizado en este tema y llegamos a la conclusión de que Diego Roquero agrega algo que echa por tierra todo esto, porque expresa que deben tener intereses contrapuestos y, por lo tanto, no pueden pertenecer a la misma persona. Evidentemente, la formación de estos grupos económicos tendería a monopolizar toda la tarea portuaria. Si las autoridades del Puerto pretenden que éste se convierta en un Puerto libre y que los camiones ingresen bajo la orden del despachante de aduana o del operador portuario —y en ese sentido debemos expresar que la tarea del operador portuario es incompatible con la del transportista— vemos la necesidad —y lo estamos solicitando aquí— de que se revea la Ley de Habilitación de los Servicios Portuarios. A su vez, pedimos que, al igual que en otros países, se lleve a cabo un proyecto de ley antitrust para evitar estos problemas, además de unificar los criterios estableciendo reglas concretas y dividiendo las

tareas y responsabilidades del operador y del transportista y de controlar la transparencia tributaria y tarifaria.

Decimos esto porque estas personas, que constituyen la asociación de propietarios de vehículos de carga, han ido en busca de importadores y exportadores que son nuestros clientes desde hace más de 100 años. Quizás hayan oído hablar de las famosas pandillas portuarias, utilizando un término bastante hispánico. Ellos le han ofrecido a nuestros clientes el transporte de sus mercaderías puerta a puerta y en la factura figura el transporte de un contenedor desde el puerto de Montevideo al de Hamburgo, sin haberse gravado el IVA. Es decir que se está evitando ese impuesto correspondiente al transporte terrestre. Además, en cierta ocasiones lo han regalado, porque a pesar de que tiene un costo, no lo han cobrado. Si evadimos el 22% del impuesto, todos podemos bajar costos. Esa es la problemática, en términos generales, de la APVC.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me gustaría saber quiénes son las autoridades con las cuales han mantenido conversaciones antes de concurrir a esta Comisión.

SEÑOR ARAB.- En primer lugar, mantuvimos una conversación con el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos. Siguiendo su sugerencia, solicitamos una entrevista con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, pero nos atendieron el Directoro Nacional de Transporte y el Director de Tránsito por Carretera de dicha Cartera; además, mantuvimos una conversación con el Ingeniero Marinetto Suárez, que es asesor del Ministerio y de la Administración Nacional de Puertos. Esta persona, de ciudadanía española, fue contratada en forma particular para elaborar el mencionado reglamento. También conversamos con el señor Damato, representante del Ministerio de Transporte y Obras

Públicas.

Posteriormente, volvimos a solicitar audiencia con el Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos; hablamos con la Directora Tebot, con el doctor Curbelo y con el doctor Martínez.

A nivel de los legisladores, nos entrevistamos con los señores senadores Millor, Jude y Batalla y con el representante Atchugarry, quien a través de su actuación como Ministro y Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, trabajó en toda esta temática en el momento de su desarrollo. El señor representante Atchugarry nos hizo ver la incompatibilidad —ese fue el término que utilizó— entre el transportista y el operador portuario.

Asimismo, hemos hecho este planteamiento al actual Ministro de Transporte y Obras Públicas, el señor Raffo, en virtud de que las autoridades se habían renovado.

SEÑOR PLACERES.- En la carpeta que les hemos hecho llegar, encontrarán un memorándum relativo a la tributación en el territorio argentino; por convenios laterales se había acordado no gravar dos veces el mismo producto, teniendo en cuenta el tratado del MERCOSUR. Sobre ese tema me gustaría que expusiera el señor Patrón, quien es uno de los mayores perjudicados por la situación creada.

SEÑOR PATRON.- Quien habla, es directivo del Grupo 12 Uruguay y de AFVC, así como de CUTA.

En este pequeño memorándum expusimos la doble tributación que existe en este momento con Argentina. Esto no ocurre con Brasil porque hemos hecho convenios de reciprocidad impositiva. Como aún no lo firmamos con Argentina, las empresas uruguayas declaran impositiva en Uruguay, haciendo los aportes correspondientes, pero también nos los

recargan en la Argentina, con un 3%, hasta que no se firme el convenio de reciprocidad. Se trata de algo muy sencillo, que solamente requiere buena voluntad, porque ya solucionamos este problema con Brasil y con Paraguay y, a su vez, Argentina también lo ha firmado con Brasil y Paraguay. En este momento, las empresas uruguayas de transporte internacional estamos sufriendo esta situación. Pensamos que dentro de poco tiempo, cuando sea firmado el Tratado del MERCOSUR y comience a funcionar la quinta libertad, tendremos mayor competencia en el ámbito internacional, porque seguramente podrán venir a operar a nuestro país empresas de carga y pasajeros de los países limítrofes. Como todos sabemos, actualmente en Brasil un conductor de camión gana la quinta parte que otro que desarrolla la misma función en nuestro país. Por lo tanto, estamos tratando de bajar costos y una de las formas sería que de una vez para siempre llegáramos a conseguir que el transporte fuera declarado industria. Entendemos que tanto dentro como fuera del país este sector produce divisas que son absorbidas por Uruguay, sustentando a miles de familias que viven de este medio. Si no contamos con algún beneficio o con alguna baja de impuestos, este rubro seguramente caducará. Si fuéramos considerados como una industria, los costos de patrimonio --que constituyen el gravamen más importante del transporte por el alto valor de los equipos--, bajarían notoriamente.

SEÑOR PLACERES.- El 24 de julio próximo pasado se realizó la asamblea general de CUTA en el departamento de Salto. De ella surgió un memorándum con el fin de presentarlo al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Junto con la carpeta, les dejaremos una copia del mismo.

En primer término, en esa asamblea se trató el tema del Impuesto a los Vehículos Gasoleros y el del Impuesto a los Ejes. Seguramente, el señor Laguarda, que es Secretario de CUTA, nos hará una exposición más detallada.

SEÑOR LAGUARDA.- Quien habla, es el Secretario de la Confederación Uruguaya del Transporte Automotor y del Grupo 12.

Desde hace mucho tiempo se viene analizando por parte de todas las gremiales del transporte la forma indiscriminada con que se cobra el Impuesto a los Ejes, aplicándose año a año un aumento porcentual sin tener en cuenta la cantidad de ejes ni la medida de los neumáticos. Tampoco se tiene en cuenta la capacidad de los equipos de carga. Este proceso se va transformando en un triste impuesto en cadena, cuando muchas veces no tienen relación entre sí los distintos equipos de trabajo. De pronto, el que carga más, paga menos.

Hemos planteado esto infinidad de veces en las oficinas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, aunque nunca hemos recibido respuesta alguna o, por lo menos una explicación. Por eso, pensamos que es importante hacer saber esto a los señores senadores.

Además, deseamos que los integrantes de la Comisión tengan conocimiento acerca de algo que tal vez pueda ser motivo de enfrentamiento. Como es sabido, en el transcurso de la asamblea que tuvo lugar en el departamento de Salto se resolvió no pagar el impuesto de los gasoleros. Originalmente, a través de este impuesto se pretendió gravar a los vehículos de paseo; de alguna manera, se deseaba tratar de contener la venta de los vehículos a gasoil para el uso de paseo.

Hoy en día, se ha obtenido una buena fuente de recursos al gravar los vehículos de transporte, originando una carga que determinará que en algunos casos --de acuerdo con las cifras que hemos recibido-- se pague más por el impuesto al vehículo a gasoil que por la patente de rodados.

Asimismo, se ha decretado un aumento que supera tres veces el IPC correspondiente para 1993, y consideramos imposible que las empresas de transporte puedan absorberlo.

Creemos que estamos prestando un servicio y que nos enfrentamos a una competencia no sólo dentro del país, sino también fuera de fronteras. Cabe señalar que se está trabajando muy poco hacia el exterior, porque

las empresas --fundamentalmente brasileñas, argentinas y chilenas-- que están ingresando en forma masiva a trabajar en nuestro país, se están quedando con todo el trabajo de larga distancia.

Si no se atiende la problemática de las empresas uruguayas de transporte-- si no se otorgan los recursos necesarios y se las coloca en un plano igualitario en lo que respecta a las grandes empresas del exterior-- éstas terminarán simplemente repartiendo encomiendas.

Por todo ello, consideramos oportuno que los señores senadores tengan conocimiento de este resumen que vamos a elevar al señor Ministro. Sabemos que la única manera en que se puede exonerar a los vehículos de transporte del pago del impuesto a los gasoleros, es por vía legal, a través de una ley o de un decreto, ya que él fue fijado durante la Rendición de Cuentas.

Otro tema que nos preocupa especialmente es el que tiene que ver con los corredores para 45 toneladas.

El mes de octubre del año pasado, en el marco del MERCOSUR, se firmó un acuerdo por el cual se podría transitar con una carga máxima de 45 toneladas. Uruguay no puede hacer esto, porque la totalidad de la red vial no se encuentra en perfectas condiciones. Me refiero particularmente a las carreteras y a los llamados puentes fusibles, que no admiten el pasaje.

Por nuestra parte, hemos hecho un relevamiento y sabemos que existen tramos muy importantes de carreteras --por ejemplo, Montevideo- Colonia, Montevideo- Durazno, Durazno- Flores, Paysandú- Salto- Artigas-- por las que sí se podría transitar. Entonces, solicitamos que de una

vez por todas se habiliten esos tramos de carreteras para que se pueda circular. Si bien los vehículos uruguayos no pueden circular, sí pueden hacerlo los que vienen de cualquier otro país, porque a ellos se los admite.

Para terminar, quisiera decir simplemente que existe una total falta de organización administrativa en el Ministerio.

SEÑOR PLACERES.- Además del tema de las 45 toneladas de peso, existe la cuestión relacionada con las alturas, que también nos preocupa.

Hoy en día, han aparecido nuevos contenedores con mayor altura, y los puentes o pasajes de vialidad no admiten más de cuatro metros. Así, nos estamos excediendo de esa medida a causa de ese contenedor venido del exterior, por lo que tendremos que mantener los camiones parados durante todo un día. Esto es así porque las oficinas del Ministerio trabajan por la tarde; entonces, por ejemplo, si a las 18 horas se carga un contenedor en el puerto, luego debe esperar durante toda la noche y la mañana del día siguiente para obtener el permiso correspondiente. A su vez, como no hay custodia para que acompañe a la persona por la tarde a Colonia, a Nueva Palmira o a Fray Bentos, ella tiene que esperar un día más para poder partir recién a las cuatro de la mañana. En realidad, si uno tiene dinero para pagar el permiso, puede obtenerlo; de lo contrario, no.

Por nuestra parte, hemos solicitado al Ministro que se dé solución a este problema y ahora dejamos esta inquietud planteada ante la Comisión.

A su vez, en muchas oportunidades, en esos

contenedores, las cargas no exceden los pesos totales, pero sí se exceden en lo que respecta al eje. En relación con este asunto, nos sucede lo mismo que mencioné anteriormente. Si logramos obtener los permisos --lo que implica perder 24 ó 48 horas, en las que el camión debe estar parado-- podemos circular; de lo contrario, no. Toda esta situación nos acarrea un enorme costo y complica mucho las cosas.

SEÑOR AMORIN.- Simplemente, quisiera agregar que el costo del permiso de circulación es de $U6,00, y este trámite burocrático hace que el camión deba estar parado durante dos días.

SEÑOR PLACERES.- A continuación, el doctor Abella hablará acerca del tema de la organización administrativa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y allí se podrán observar claramente las cuestiones burocráticas que están entorpeciendo la situación.

SEÑOR ABELLA.- En principio, quiero aclarar que mi actividad profesional está referida concretamente a mi trabajo con empresas de transporte. En consecuencia, puedo decir que la Dirección Nacional de Transporte es prácticamente mi segunda casa. Dado que asisto allí casi todos los días desde hace muchos años, estoy al tanto de todos los problemas que existen, que me son planteados no sólo por parte de las empresas, sino también de la gente que está en la baranda.

La cuestión es que a veces la tramitación se hace muy pesada. A su vez, en otros casos existe una falta de control interno. Puedo citar casos en los que

se me ha impedido la obtención de un permiso de excursión para una empresa, aduciendo que no se había pagado una multa, cuando en realidad eso sí se había hecho. Dado que era yo el encargado de las gestiones de la empresa, me dirigí al Ministerio y una vez más se me afirmó que no se podía conceder ningún permiso porque la empresa no había pagado cierta contravención. Reitero que sí se había efectuado el pago. Este tipo de cosas han sucedido ya varias veces.

Por otro lado, hace pocos días me llamaron de una empresa de Brasil a la cual efectúo trámites, manifestándome que sus camiones habían sido detenidos en la frontera porque había aparecido una multa impaga del año 1989. Me pregunté cómo es posible que pudiera aparecer una multa correspondiente a ese año, cuando todos sabemos que para efectuar trámites --y yo los venía realizando desde hacía tiempo; precisamente, el último correspondía al mes de junio de este año-- y obtener toda la documentación referida a permisos ocasionales de la empresa, altas y bajas de vehículos, permisos de fleteros, etcétera, nos entregan primero una copia de ella ción, que nosotros debemos hacer sellar con un "libre de multas" en la oficina correspondiente. Es precisamente luego de esto que se nos entrega el documento original.

Reitero que no es posible que se detenga un vehículo en la frontera porque aparezca una multa de 1989, cuando en los dos últimos años se otorgaron los certificados de libre de multas. Quiere decir que en algún caso hay determinadas fallas y esas órdenes que se dan no tienen contenido legítimo, porque no se puede detener un vehículo en la frontera.

A veces sucede que se cambian los criterios sobre la marcha y como no se conocen, generan problemas. Normalmente, para recurrir una multa se hacía una solicitud de reconsideración de ésta, se llevaba a cabo todo un procedimiento, luego venía la tasación de la multa y por último, la Dirección dictaba una resolución imponiendo la multa. Entonces, contra esa resolución se debía agotar la vía administrativa con los recursos de revocación y jerarquicos, para posteriormente habilitar la vía de lo Contencioso Administrativo. Ahora, hay un nuevo criterio en el cual se establece que los recursos de revocación se interponen contra la boleta de contravención. A mi juicio, desde el punto de vista técnico y jurídico, es un error muy grande porque esta boleta no constituye un título ejecutivo, ejecutorio ni ejecutable, porque no tiene especificada la cantidad de dinero. Entonces, la Administración no puede ejecutar en ningun juzgado un testimonio de esa boleta de contravención. Tan es así que el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, en una sentencia de hace dos días,

me acaba de dar la razón puesto que ha dictaminado que habíamos agotado correctamente la vía administrativa.

Obviamente los recursos de revocación y jerárquico no deben interponerse contra la boleta de contravención. Además, parecería contradictorio pedirle a un Inspector que aplica en el camino o en una carretera la boleta de contravención, que en ese momento disponga la revocación del acto recurrido. Esto es absurdo, como también lo es el hecho de que le tenga que solicitar al mencionado Inspector que abra y disponga un período y diligenciamiento de prueba.

El día 2 de febrero presentamos un escrito en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, solicitando nos dijeran --sin ánimo de controversia-- qué era lo que había que recurrir: si la boleta de contravención o la resolución de la Dirección. Desde esa fecha hasta ahora no hemos tenido respuesta a esta nota, por lo que hace un mes enviamos otro escrito a fin de que resolvieran acerca del primero, porque en estos momentos nos encontramos en situación de indefención. Si presento un recurso contra la boleta de contravención, una vez que se agote la vía administrativa, según la tesis del Ministerio, el Tribunal de lo Contencioso me lo va a rechazar porque va a decir que no agoté esta vía. Por lo tanto, va a anular la acción. En caso de que recurra contra la resolución del Directorio, el Ministerio va a decir que no recurrí contra la boleta de contravención, por lo que el acto quedó firme porque perdí el plazo y tampoco podré acudir al Tribunal de lo Contencioso Administrativo

Entonces, me siento indefenso. Esta situación la planteé en el Ministerio y hasta el momento no he obtenido respuesta.

Se trata de cuestiones que creo son importantes porque están en juego la defensa del administrado, las normas del debido proceso y la aplicación del decreto 500 del procedimiento administrativo.

SEÑOR LAGUARDA.- Con respecto al tema de los gravámenes en el transporte de pasajeros quisiera dejar claro que tributa un único impuesto del 5%, puesto que se ha tornado en un impuesto en cadena, porque sube cualquier insumo que forma la paramétrica del costo del pasaje. Quiere decir que este gravámen se suma a esos otros. Ha pasado a ser parte de una recaudación que está no ya perjudicando a las empresas sino también al usuario, porque es lógico que cuando se aumenta la tarifa, éste viaja menos. Pienso que esta situación debe ser analizada para ver de qué forma se puede gravar a fin de que este impuesto del 5% aumente en números.

SEÑOR KADERJOULOS.- Con respecto al impuesto a los vehículos a gas oil, deseo señalar que es uno de los temas importantes dentro de las asimetrías que tenemos con los demás integrantes del MERCOSUR. Las paramétricas normales del transporte indican una incidencia en el gas oil entre el 20% y el 30%, de acuerdo al tipo de carga o del trasporte que se lleve a cabo. El Estado, con buen criterio va reduciendo la incidencia del IMESI en el precio del combustible, de tal manera

que estas paramétricas nos acerquen a la de los demás países.

En el Uruguay unilateralmente y por una única vez, se crea en contrapartida un impuesto que grava lo mismo. En consecuencia, el transporte tiene una diferencia en más, en ese integrante de la paramétrica. Por eso entendemos que se trata de un impuesto que fue creado con el afán de desalentar la venta de vehículos de paseo a gas oil, lo cual encarece los costos de la actividad del transporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- De todos los temas tratados en el día de hoy, el único que conocía --porque tuve acceso al memorándum-- fue el que hace referencia a la terminal de autobuses que se está construyendo. Esta terminal pertenece a una empresa que le ha dado oportunidad a las de transporte para que sean accionistas o propietarias de ellas. Algunas empresas de transporte no han tenido posibilidad de acceso y otras han renunciado a esta oportunidad. Se está solicitando un costo de U$S 7 por la llegada o sálida del óminibus.

SEÑOR PLACERES.- Todas las empresas van a pagar ese importe.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los locales que cada una de las empresas van a tener para atender las encomiendas y la venta de pasajes se ven reducidos como consecuencia de la instalación de un shooping.

SEÑOR ABELLA.- Deseo señalar que no es como consecuencia

de la instalación del shooping sino de la diagrmación o de la estructuración que se ha hecho en los planos. Realmente no sabemos si es como consecuencia de la instalación del centro comercial. En estos momentos hay un shooping y un espacio destinado a las empresas y decimos que éste es escazo.

SEÑOR PATRON.- Considero que sería oportuno ceder la palabra al señor Pablo Nossar, quien podrá analizar en profundidad el tema del costo y la medida de los habitáculos --por llamarlos de alguna manera-- que se han construido para la venta de pasajes y la recepción de encomiendas.

SEÑOR NOSSAR.- En lo que respecta a estos locales para venta de pasajes y recepción de encomiendas, debemos decir que, para venta de pasajes, se cobrará un alquiler de U$S 1.400 mientras que para encomiendas será de U$S 1.600, lo que hace un total de U$S 3.000 para un espacio que tiene dos metros de ancho por ocho de largo, con la posibilidad de hacer un entrepiso. Estos datos han sido proporcionados por la firma Gralado S.A.

A esto deben agregarse los toques que van a tener las empresas. Para una empresa mediana, éstos van a oscilar entre U$S 12.000 y U$S 15.000 mensuales. Aclaro que me estoy refiriendo a los gastos de baja temporada; obviamente en alta temporada se acoplan muchos más autobuses para la operación de cada empresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo con lo que explica el memorándum --y así fue aclarado por los señores invitados--, la cantidad de andenes prevista no permitiría trabajar fluidamente a todo el transporte automotor que tendría que dirigirse a esta terminal a partir del momento en que se inaugure. Esta situación sería aún más complicada, en virtud de que la Intendencia Municipal de Montevideo ha establecido que a partir del momento en que comience a funcionar la terminal, las empresas automotoras no podrán disponer de llegadas y salidas de sus unidades dentro del perímetro comprendido entre Bulevar Artigas y la Rambla. Concretamente, deseo aclarar si

comprendí bien este aspecto.

SEÑOR SOTELO.- Debo aclarar que no hemos estudiado en profundidad el tema de la capacidad operativa de la t e r m i n a l p o r q u é entendíamos que los técnicos especializados lo harían mejor y, además, nunca hemos tenido la oportunidad de intercambiar ideas.

Es muy cierto que a corto plazo la terminal va a ser inoperativa. Las autoridades constructoras han adelantado que su funcionamiento puede durar entre 10 y 12 años. A mi juicio, esta terminal, que cuenta con 33 andenes, ya es chica, a lo que debe añadirse la imposibilidad de crecimiento debido al lugar en que se ubica. Repito que no vemos a corto plazo la posiblidad de brindar el servicio que pretendemos para los usuarios de una terminal de carácter internacional, sobre todo, teniendo en cuenta que nuestra ciudad será capital del MERCOSUR, lo que le dará gran relevancia desde el punto de vista turístico.

Respecto a la operativa, la Intendencia ha sido terminante en el sentido de que no va a permitir, tal como lo hizo con la zona de exclusión del centro, operar fuera de la terminal, para impedir obstrucciones de tráfico con autobuses ubicados en los alrededores e, incluso, fuera de la zona exlusiva de la terminal. Esto nos ha sido manifestado en distintas reuniones mantenidas con autoridades de dicho organismo. De manera que aquellas empresas que están fuera de la zona de exclusión, es decir, desde Bulevar Artigas hacia el centro, también tendrían prohibida la operación en esa terminal.

Todo esto nos está dando la pauta de algo en lo que no hemos hecho hincapié debido a que nunca tuvimos la oportunidad de hacerlo, ya sea para referirnos a su construcción como a su ubicación. El

señor Presidente hacía referencia a que existen empresas socias de la terminal. Tengo entendido que son pocas las empresas que tuvieron la posibilidad de participar como tales; las que tienen ese carácter, lo hacen con un 15%. En conversaciones con algunos jerarcas de dichas empresas hemos podido constatar su preocupación debido a que también se verán afectados por estos costos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero expresarles que es muy grande la riqueza de los temas planteados, por lo que después de que dispongamos de la versión taquigráfica de esta sesión, tendremos que analizarlos con el resto de los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, aunque en primera instancia hemos podido apreciar que algunos problemas no atañen al Poder Legislativo, ya que se originan en la reglamentación proveniente del Poder Ejecutivo, e incluso, en la instrumentación de medidas adoptadas por oficinas pertenecientes a distintos Ministerios. De todas maneras, insisto en que tendremos que analizar estos temas en detalle, porque la información aportada es muy abundante y abarca muchos asuntos en los que no somos especialistas.

Agradecemos la presencia y adelatamos que este asunto queda a estudio de la Comisión de Transporte y Obras Públicas en lo que a ella corresponda.

SEÑOR PLACERES.- Con relación a la instrumentación de soluciones de algunos de los temas planteados, que serían competencia de ciertos Ministerios, consideramos conveniente que la Comisión de Presupuesto revea el tema del impuesto al gasoil, dado que se nos ha expresado que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tiene competencia én esta materia porque opera como simple cobrador. En este sentido estamos a disposición de los señores senadores

en el caso de que estimen conveniente que asistamos a esa Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creemos que ello puede ser posible.

SEÑOR PLACERES.- Realmente, existen una serie de problemas acuciantes, que día a día nos van marginando del mercado. Por ello, consideramos que tenemos que ganar espacio porque, de lo contrario, en poco tiempo asistiremos al remate de nuestros camiones.

Agradecemos a la Comisión que nos haya recibido y desde ya estamos a su disposición para las consultas que quieran formularlos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 29 minutos)